Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/2662

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
II/1 — 68070 — 5275/68

Bonn, den 12. März 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Unterrichtung der gesetzgebenden Körperschaften gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu den Gründungsverträgen der Europäischen Gemeinschaften**
h i e r : **Verkehrspolitik**

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Europäischen Atomgemeinschaft (EAG) vom 27. Juli 1957 übersende ich als Anlage den Vorschlag der Kommission der Europäischen Gemeinschaften für

eine Verordnung des Rats über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

Dieser Vorschlag ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 1. März 1968 dem Herrn Präsidenten des Rats der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Eine Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem genannten Kommissionsvorschlag ist vorgesehen.

Der Zeitpunkt der endgültigen Beschlußfassung durch den Rat ist noch nicht abzusehen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrem Vorschlag übermittelte Begründung beigefügt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Vorschlag einer Verordnung des Rats über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75, 92 und 94,

gestützt auf die Entscheidung Nr. 65/271/EWG des Rats vom 13. Mai 1965 [1]), insbesondere auf die Artikel 7 und 14,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Ein Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist die Beseitigung von Disparitäten, die sich darin äußern, daß der Staat den Eisenbahnunternehmen Lasten auferlegt oder Vorteile einräumt, und durch die deshalb die Wettbewerbsbedingungen erheblich verfälscht werden können.

Um die Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Wettbewerbsbedingungen mit den Unternehmen der übrigen Verkehrsträger gleichzustellen, müssen die von diesen Lasten oder Vorteilen ausgehenden Wirkungen beseitigt werden.

Diese Gleichbehandlung ist im Rahmen einer Normalisierung der Konten durch finanziellen Ausgleich der von diesen Lasten oder Vorteilen ausgehenden Wirkungen anzustreben.

Hierzu müssen zunächst sowohl die von den Eisenbahnunternehmen zu tragenden Lasten als auch die zu ihren Gunsten bestehenden Vorteile ermittelt werden, und zwar im Vergleich zu der Lage, in der sie sich befänden, wenn sie den gleichen Bedingungen unterworfen wären wie die Unternehmen der anderen Verkehrsträger.

Für diese Ermittlung müssen die Sachlagen festgelegt werden, auf welche sich der Normalisierungsvorgang erstrecken soll. Zu berücksichtigen sind alle in den Mitgliedstaaten vorkommenden Sachlagen, mit Ausnahme einerseits der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die durch die Verordnung des Rats über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen [2]), behandelt werden, und andererseits die Disparitäten im Bereich der Infrastruktur- und der Steuerbelastungen im System der drei Verkehrsträger, welche im Rahmen der für die Anlastung der Wegekosten in Aussicht genommenen Lösungen sowie aufgrund der Umformung der allgemeinen und besonderen Besteuerung des Verkehrs beseitigt werden sollen.

Da jeder Normalisierungsvorgang einen Sonderfall darstellt, müssen für jeden einzelnen dieser Fälle der Anwendungsbereich und die für die Ermittlung der von den Eisenbahnunternehmen zu tragenden Lasten oder der ihnen gewährten Vorteile anzuwendenden Berechnungsgrundsätze festgelegt werden.

Um die Höhe dieser Lasten oder Vorteile zu bestimmen, ist grundsätzlich ein Vergleich zwischen dem auf die Eisenbahnunternehmen und dem auf die privaten Unternehmen der übrigen Verkehrsträger angewandten System notwendig.

Ergibt sich für die festgelegten Normalisierungskategorien eine Belastung oder ein Vorteil, so hat das Unternehmen oder der Staat je nach Sachlage Anspruch auf einen Ausgleich.

Da die Eisenbahnunternehmen in der Regel größere Lasten zu tragen haben als ihnen Vorteile zugute kommen und sie außerdem die zur Ermittlung dieser Lasten oder Vorteile erforderlichen Buchführungsunterlagen leicht beibringen können, empfiehlt es sich, ihnen in dieser Angelegenheit ein Initiativrecht einzuräumen und es den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zu überlassen, die in den Anträgen der Unternehmen gemachten Angaben zu überprüfen und sie gegebenenfalls zu ändern oder zu ergänzen.

Diese Behörden haben ihre Entscheidung in einer bestimmten Frist zu treffen.

Die Leistung von Ausgleichszahlungen steht in Verbindung mit der Aufstellung des Haushaltsplans des Staates oder der zuständigen Behörden wie auch der Eisenbahnunternehmen selbst. Deshalb sind für die Zahlung der vorläufigen Ausgleichsbeträge und die Verrechnung des Restbetrages besondere Bestimmungen vorzusehen.

Um einer klaren Rechnungslegung willen und in der Absicht, der Normalisierung der Konten eine angemessene Publizität zu verleihen, ist vorzuschreiben, daß die aufgrund der Normalisierung der Konten gewährten Ausgleichsbeträge in einer der Bilanz beizufügenden Übersicht ausgewiesen werden.

Den zuständigen Behörden muß für die Prüfung des ersten Antrages auf Normalisierung wegen der

---

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1500/65

[2]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 248 vom 13. Oktober 1967, Seite 12

vielschichtigen Probleme, die mit der erstmaligen Anwendung der neuen Vorschriften dieser Verordnung verbunden sind, eine ausreichende Frist eingeräumt werden.

Die Mitgliedstaaten müssen die Kommission über die für die Durchführung dieser Verordnung zu erlassenden Vorschriften unterrichten, damit die Kommission einerseits die Anwendung der Verordnung in den Mitgliedstaaten verfolgen und ihre Einheitlichkeit gewährleisten und andererseits die durch die jeweiligen Umstände erforderlichen Änderungen und Ergänzungen der Verordnung vorschlagen kann.

Um zu vermeiden, daß es über die gleichzeitige Anwendung dieser beiden Verordnungen zu Streitfällen kommt, ist es notwendig, die nach Artikel 9 der Entscheidung des Rats Nr. 65/271/EWG getroffenen Bestimmungen mit den Vorschriften dieser Verordnung in Einklang zu bringen.

Die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert es nicht, daß die Vorschriften der Verordnung sofort auf andere als die sechs großen Eisenbahnunternehmen in den sechs Mitgliedstaaten angewandt werden, und zwar aufgrund der Stellung dieser Unternehmen, insbesondere hinsichtlich der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr. Auch ist es notwendig, die gemeinsame Verkehrspolitik schrittweise zu verwirklichen.

Die Durchführung der Normalisierung befreit die Mitgliedstaaten nicht davon, soweit als irgend möglich, ihrerseits die Ursachen für die bestehenden Verzerrungen zu beseitigen; jedoch dürfen sie durch dieses Vorgehen die Lage des Personals der Eisenbahnunternehmen weder rechtlich noch tatsächlich ungünstiger gestalten und die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen weder verhindern noch hemmen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

I. Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

Artikel 1

1. Die Konten der Eisenbahnunternehmen werden nach den in dieser Verordnung aufgeführten gemeinsamen Regeln normalisiert.

2. Der finanzielle Ausgleich, den die in Absatz 1 vorgesehene Normalisierung der Konten zur Folge haben kann, wird vom 1. Januar 1969 [3]) an nach den in dieser Verordnung aufgeführten gemeinsamen Methoden vorgenommen.

Artikel 2

1. Im Sinne dieser Verordnung besteht die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen darin,

a) die sich aus Rechts- oder Verwaltungsvorschriften ergebenden Lasten und Vorteile der Eisenbahnunternehmen im Vergleich zu der Lage zu ermitteln, in der sie sich befänden, wenn für sie die gleichen Bedingungen wie für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger gelten würden;

b) die sich aus der unter Buchstabe a) vorgesehenen Ermittlung ergebenden Lasten und Vorteile finanziell auszugleichen.

2. Die Normalisierung der Konten im Sinne dieser Verordnung betrifft nicht die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne der Verordnung des Rats über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen.

Artikel 3

1. Diese Verordnung findet auf folgende Eisenbahnunternehmen Anwendung:

— Société Nationale des chemins de fer belges (SNCB)

— Deutsche Bundesbahn (DB)

— Société Nationale des chemins de fer français (SNCF)

— Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS)

— Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL)

— Naamloze venootschap der Nederlandse Sporwegen (NS)

2. Die Kommission wird dem Rat vor dem . . . . . (drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung) die Bestimmungen unterbreiten, die sie für notwendig hält, um andere Unternehmen in den Geltungsbereich dieser Verordnung einzubeziehen, die Beförderungen auf dem Schienenweg durchführen.

Artikel 4

Die folgenden Kategorien von Lasten und Vorteilen sind Gegenstand der Normalisierung der Konten im Sinne dieser Verordnung:

I. die Verpflichtung, mehr Personal zu beschäftigen, als betriebsnotwendig ist;

II. die auferlegte Erhöhung von Löhnen und Gehältern, Arbeitgeberanteilen an der Sozialversicherung oder Soziallasten, bestehend aus:

a) vom Staat unter Bedingungen, die von den für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger geltenden abweichen, auferlegten Maßnahmen zugunsten des Personals aus Gründen nationaler Anerkennung;

b) vom Staat für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger getragenen Entschädigungen;

---

[3]) Dieser Termin ergibt sich aus Artikel 7 der Entscheidung des Rats Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965.

c) Entschädigungsleistungen, die die Eisenbahnunternehmen, nicht aber die Unternehmen der anderen Verkehrsträger zu tragen haben;

d) Lohn- und Gehaltserhöhungen, die von der Regierung eines Mitgliedstaates mit rückwirkender Kraft beschlossen werden.

III. Die Aufwendungen sozialen Charakters, insbesondere für Krankenpflege und Familienzulagen, die die Eisenbahnunternehmen in einem anderen Umfang zu tragen haben, als es der Fall wäre, wenn sie unter denselben Bedingungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsträger Beiträge zu leisten hätten;

IV. die Aufwendungen für Renten und Ruhegehälter, die von den Eisenbahnunternehmen unter anderen Bedingungen, als sie für Unternehmen der anderen Verkehrsträger gelten, zu tragen sind;

V. die Übernahme der Aufwendungen für Kreuzungsbauwerke durch die Eisenbahnunternehmen;

VI. die von den zuständigen Stellen auferlegte Verzögerung der Erneuerung und Unterhaltung;

VII. die Belastungen aufgrund der vom Staat vorgeschriebenen Beibehaltung von Werkstätten oder sonstigen Betriebseinrichtungen unter Voraussetzungen, die einer kaufmännischen Geschäftsführung der Eisenbahn nicht entsprechen;

VIII. die Auflagen für öffentliche Bau- und Lieferaufträge;

IX. die vom Eisenbahnunternehmen getragenen Lasten für Wiederaufbau und Ersatzbeschaffungen wegen Kriegsschäden, für die der Staat hätte aufkommen müssen;

X. die den Eisenbahnunternehmen gewährten besonderen Anleihekonditionen;

XI. die finanziellen Lasten, die sich aus einer in der Vergangenheit unterbliebenen Normalisierung ergeben.

II. Gemeinsame Regeln für Normalisierung und Ausgleich

Artikel 5

1. Die Lasten und Vorteile der Eisenbahnunternehmen, die Gegenstand der Normalisierung sein sollen, werden für jede Normalisierungskategorie aufgrund der Vorschriften ermittelt, welche in den dieser Verordnung beigefügten Anhängen I bis XI niedergelegt sind.

2. Wird für eine zu normalisierende Kategorie das auf die Eisenbahnen anwendbare System mit dem der anderen Verkehrsträger verglichen, so werden für diesen Vergleich nur die privatwirtschaftlichen Unternehmen der anderen Verkehrsträger herangezogen.

Artikel 6

1. Der Bruttoausgleichsbetrag wird für jede Normalisierungskategorie nach den Berechnungsgrundsätzen bestimmt, die in dem die entsprechende Kategorie betreffenden Anhang angegeben sind.

Der Nettobetrag wird in der Weise ermittelt, daß alle Teilbeträge, die bei der Berechnung der Bruttobeträge der einzelnen Kategorien doppelt erscheinen, ausgeklammert werden.

2. Ergibt die Berechnung, die gemäß den im Anhang für jede Normalisierungskategorie aufgeführten Vorschriften vorgenommen wird, eine Belastung für das Eisenbahnunternehmen, so hat es einen Anspruch auf finanziellen Ausgleich durch die öffentliche Hand.

Ergibt diese Berechnung einen Vorteil für das Eisenbahnunternehmen, so schuldet es der öffentlichen Hand einen finanziellen Ausgleich.

Artikel 7

1. Die Eisenbahnunternehmen reichen bei den zuständigen Stellen in Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung alljährlich einen Normalisierungsantrag ein.

2. Dieser Antrag enthält:

a) einerseits die nach den zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften berechneten Angaben für das kommende Haushaltsjahr;

b) andererseits diejenigen Angaben, die für die Berichtigung der für das Rechnungsjahr, dessen endgültige Ergebnisse bekannt sind, erfolgten vorläufigen Zahlungen erforderlich sind.

3. Dieser Antrag ist so rechtzeitig zu stellen, daß die erforderlichen Mittel im Haushaltsplan der öffentlichen Hand eingesetzt werden können. Er enthält alle zweckdienlichen Begründungen, insbesondere betreffend:

a) die Lasten oder Vorteile für jede Normalisierungskategorie;

b) die für die jeweilige Kategorie angewandte Berechnungsmethode;

c) die in Artikel 6 Absatz 1 genannten Brutto- und Nettobeträge für die jeweilige Kategorie. Was die Aufstellung der Voranschläge nach Absatz 2 Buchstabe a) betrifft, werden diese Beträge auf Grund der Buchführungsdaten des letzten Rechnungsjahres, dessen Ergebnisse endgültig festliegen, und unter Berücksichtigung der bei jeder Normalisierungskategorie bis zum Zeitpunkt der

Antragstellung eingetretenen Veränderungen berechnet.

Artikel 8

1. Die zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten prüfen die Angaben, die dem Antrag des Eisenbahnunternehmens zugrunde gelegt wurden.

2. Nachdem sie dem betreffenden Unternehmen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben haben, können die zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten:

— die Ausgleichsbeträge und sonstigen Angaben des Antrages ändern, wenn die Bestimmungen dieser Verordnung nicht eingehalten sind;

— in den Antrag sonstige Lasten oder Vorteile einbeziehen, die in einer der in Artikel 4 vorgesehenen Kategorien enthalten sind.

3. Die zuständigen Stellen entscheiden über den vorläufigen Ausgleichsbetrag für das kommende Rechnungsjahr sowie über den endgültigen Ausgleichsbetrag für das letzte Rechnungsjahr, für welches das Endergebnis bekannt ist. Diese Entscheidung gibt ferner die Berechnungsgrundlagen an, die zur Festlegung dieser Beträge gedient haben.

4. Die zuständigen Stellen teilen dem Eisenbahnunternehmen binnen drei Monaten nach Antragseingang ihre Entscheidung mit.

Treffen die zuständigen Behörden innerhalb dieser Frist keine Entscheidung, so gilt der Antrag des Unternehmens als genehmigt.

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten zahlen den aufgrund von Artikel 8 festgesetzten vorläufigen Ausgleichsbetrag im Laufe des Haushaltsjahres, für welches der Voranschlag aufgestellt worden ist.

Im Laufe desselben Haushaltsjahres zahlen oder vereinnahmen die Mitgliedstaaten den Ausgleichsrestbetrag, der dem Unterschied zwischen dem endgültigen Ausgleichsbetrag und den bereits geleisteten vorläufigen Ausgleichszahlungen für das abgeschlossene frühere Rechnungsjahr entspricht.

Artikel 10

1. Die finanziellen Ausgleichsbeträge für jede Normalisierungskategorie sind in einer der Jahresbilanz des Eisenbahnunternehmens beigefügten Übersicht aufzuführen. Diese Übersicht enthält die nach Artikel 9 empfangenen vorläufigen Ausgleichszahlungen und die nach dieser Vorschrift bei der Verrechnung des Restbetrages empfangenen oder geleisteten Ausgleichsbeträge.

Diese Übersicht enthält ferner für jede Verpflichtung des öffentlichen Dienstes die Ausgleichsbeträge, die in Anwendung der Verordnung des Rates Nr. ... von .... über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen, gewährt worden sind.

2. Der Gesamtbetrag der aufgrund der Normalisierung der Konten vereinnahmten Ausgleichsbeträge sowie der Ausgleichsbeträge aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wird im Einklang mit den jeweiligen einzelstaatlichen Vorschriften entweder in der Betriebsrechnung oder in der Gewinn- und Verlustrechnung des Eisenbahnunternehmers ausgewiesen.

III. Übergangs- und Schlußbestimmungen

Artikel 11

1. Abweichend von den Vorschriften des Artikels 7 unterbreiten die Eisenbahnunternehmen den zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten bei Inkrafttreten dieser Verordnung einen Antrag für den Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1969 und dem 31. Dezember .... (Jahr des Inkrafttretens der Verordnung).

2. Abweichend von den Vorschriften des Artikels 8 Absatz 4 teilen die zuständigen Stellen ihre Entscheidung binnen sechs Monaten nach Eingang des in Absatz 1 genannten Antrags mit.

Artikel 12

Die Entscheidungen der zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten nach den Vorschriften dieser Verordnung werden begründet und amtlich veröffentlicht.

Artikel 13

Die Mitgliedstaaten eröffnen den Eisenbahnunternehmen gegen die von den zuständigen Stellen nach dieser Verordnung getroffenen Entscheidungen den Verwaltungsrechtsweg.

Artikel 14

1. Die Kommission kann von den Mitgliedstaaten alle zweckdienlichen Auskünfte über die Anwendung dieser Verordnung verlangen. Wenn sie es für notwendig hält, berät sich die Kommission mit den in Betracht kommenden Mitgliedstaaten.

2. Der nach Artikel 6 dieser Verordnung gewährte Ausgleich unterliegt dem Verfahren nach Artikel 7 der Verordnung des Rats Nr. ... von ...... über Beihilfen an Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs [4]).

Artikel 15

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die für die Anwendung dieser Verordnung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

[4]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. . . . . . . vom . . .

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission rechtzeitig die Entwürfe der in Absatz 1 vorgesehenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit. Die Kommission überzeugt sich davon, daß die Entwürfe der Mitgliedstaaten den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen. Innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der Mitteilung kann sie an den in Betracht kommenden Mitgliedstaat eine Empfehlung oder eine Stellungnahme richten.

Im Einverständnis mit diesem kann sie die Frist verlängern.

3. Die Kommission berät die Entwürfe nach Absatz 2 auf Antrag eines Mitgliedstaates oder, falls sie selbst es für zweckmäßig hält, mit den in Betracht kommenden Mitgliedstaaten.

4. Die Mitgliedstaaten setzen die Vorschriften nach Absatz 1 erst nach Abgabe der Empfehlung oder der Stellungnahme der Kommission oder nach Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Fristen in Kraft.

Artikel 16

Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung des Rats Nr. . . . vom . . . . . über Beihilfen an Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs wird aufgehoben und durch folgenden Absatz ersetzt:

1. „Mit Ausnahme der Eisenbahnunternehmen, für die die Verordnung des Rats Nr. . . . vom . . . . . . über die gemeinsamen Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen gilt und für die unter den in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen ein finanzieller Ausgleich gewährt werden muß, können unter den Voraussetzungen des Artikels 2 den Verkehrsunternehmen insbesondere Beihilfen zum Ausgleich der zusätzlichen Belastungen gewährt werden, die sie im Vergleich zu anderen Verkehrsunternehmen zu tragen haben und die sich ergeben aus:

a) der Verpflichtung, mehr Personal zu beschäftigen als betriebsnotwendig ist;

b) der Verpflichtung, bestimmte soziale Leistungen zugunsten ihres Personals zu erbringen, die über die entsprechenden Leistungen der anderen Verkehrsträger hinausgehen;

c) der Verpflichtung, besondere Versorgungsregelungen zugunsten ihres Personals zu treffen, die günstiger sind als die entsprechenden Regelungen der anderen Verkehrsträger;

d) den Aufwendungen für die Sicherheitseinrichtungen, die mehreren Verkehrsträgern gemeinsam dienen, allein zu tragen."

Artikel 17

Diese Verordnung tritt am . . . . (ein Jahr nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften) in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Anhang I

Kategorie I

Die Verpflichtung, mehr Personal zu beschäftigen, als betriebsnotwendig ist

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie betrifft den Fall, in welchem ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften verpflichtet ist

a) Personal einzustellen, das über seinen tatsächlichen Bedarf hinausgeht;

b) überzähliges Personal weiter zu beschäftigen, dessen Entlassung auf Grund der personalrechtlichen Vorschriften möglich wäre;

c) durch Rationalisierungsmaßnahmen im Betrieb frei gewordenes Personal, dessen Verwendung für andere Aufgaben im Unternehmen nicht gerechtfertigt ist, auf Grund des Personalstatuts nicht zu entlassen.

B. Berechnungsgrundsätze

Die Belastung aus der Weiterbeschäftigung überzähligen Personals richtet sich nach der Zahl der Personen, die von dieser Maßnahme betroffen werden.

Im Falle a)

Für die Aufwendungen für das über den betriebsnotwendigen Bedarf hinaus eingestellte Personal leisten die zuständigen Stellen einen Ausgleich, solange dieses Personal überzählig ist.

Im Falle b)

Die Zahl der zu entlassenden Personen wird vom Unternehmen vorgeschlagen. Die Zahl der weiter zu beschäftigenden Personen wird auf Beschluß der zuständigen Stellen festgesetzt. Für diese Personalaufwendungen werden Ausgleichsleistungen gewährt, solange dieses Personal überzählig ist.

Im Falle c)

Die Zahl der der Berechnung zugrunde zu legenden überzähligen Personen ist vom Eisenbahnunternehmen anzugeben. Sie entspricht der Zahl der Personen, die durch Rationalisierungsmaßnahmen frei werden. Hierbei wird die Möglichkeit berücksichtigt, dieses Personal in dem Jahre, in dem die Rationalisierungsmaßnahmen wirksam werden, in Stellen weiter zu beschäftigen, die durch Zurruhesetzungen frei werden oder die neu geschaffen werden.

Der sich daraus ergebende Belastungsbetrag entspricht der Summe der Aufwendungen für Löhne und Gehälter, Zulagen und Sozialleistungen für jede weiterbeschäftigte Person oder jede gleichartige Kategorie von Personen. Im letzteren Fall kann der Betrag auf der Grundlage der durchschnittlichen Belastung für jede gleichartige Personengruppe berechnet werden.

Anhang II

Kategorie II

Auferlegte Erhöhung von Löhnen und Gehältern, Arbeitgeberanteilen an der Sozialversicherung oder Soziallasten

Kapitel 1

Vom Staat auferlegte Maßnahmen zugunsten des Personals aus Gründen nationaler Anerkennung unter Bedingungen, die von den für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger geltenden abweichen

A. Anwendungsbereich

Dieses Kapitel umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften verpflichtet ist, zugunsten des Personals für die Zeit der Wehrdienstableistung oder von Personen, die besondere nationale Verdienste erworben haben. Sondermaßnahmen wie z. B. Zulagen, Verbesserungen des Dienstalters, zusätzliche Beförderungen oder Sonderurlaube zu gewähren.

B. Berechnungsgrundsätze

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Betrag für die besonderen Vergünstigungen, die das Unternehmen zugunsten des in Frage kommenden Personals zu leisten hat.

Bei den zusätzlichen Beförderungen werden nur solche berücksichtigt, die die im Stellenplan festgelegten Planstellen übersteigen.

Die Ausgleichsleistung kann je nach Größe des betreffenden Personalbestandes nach zwei Arten berechnet werden:

a) entweder für jeden einzelnen Fall oder

b) für gleichartige Personenkategorien, indem für jede Kategorie die durchschnittliche Steigerung der Aufwendungen pro Person und die jährliche Zahl der Begünstigten ermittelt wird.

Kapitel 2

Vom Staat für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger getragenen Entschädigungsleistungen

A. Anwendungsbereich

Dieses Kapitel umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften bestimmte Aufwendungen selbst trägt, die für die anderen Verkehrsträger vom Staate getragen werden. Diese Leistungen bestehen insbesondere aus Entschädigungen bei Arbeitsunfällen oder besonderen Kinderzulagen für Arbeitnehmer.

B. Berechnungsgrundsätze

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Betrag, den der Staat hätte tragen müssen, wenn es sich um ein Unternehmen eines anderen Verkehrsträgers gehandelt hätte.

Kapitel 3

Entschädigungsleistungen, die die Eisenbahnunternehmen, nicht aber die Unternehmen der anderen Verkehrsträger zu tragen haben

A. Anwendungsbereich

Dieses Kapitel umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften seiner ganzen oder einem Teil seiner Belegschaft Zulagen gewähren muß, die den Unternehmen der anderen Verkehrsträger nicht auferlegt sind. Diese Aufwendungen umfassen insbesondere zusätzliche Familienzulagen oder ein zusätzliches Urlaubsgeld.

B. Berechnungsgrundsätze

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Betrag der dem Unternehmen auferlegten Belastungen.

Kapitel 4

Lohn- und Gehaltserhöhungen, die von der Regierung eines Mitgliedstaates mit rückwirkender Kraft beschlossen werden

A. Anwendungsbereich

Dieses Kapitel umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften die Löhne und Gehälter seines Personals rückwirkend erhöhen muß, ohne daß die Aufwendungen für die rückwirkenden Erhöhungen beim Verkaufspreis berücksichtigt werden können, soweit die Unternehmen der anderen Verkehrsträger keine ähnlichen Belastungen zu tragen haben.

B. Berechnungsgrundsätze

Beschließt die Regierung eines Mitgliedstaates rückwirkend eine Erhöhung der Löhne und Gehälter, ohne daß der aus der Rückwirkung entstehende Betrag im Verkaufspreis wiedererlangt werden kann und ohne daß die Unternehmen der anderen Verkehrsträger ähnliche Lasten zu tragen haben, so hat der Staat diese Last in vollem Umfang zu übernehmen.

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Betrag dieser Belastung, die auf der Grundlage der vom Eisenbahnunternehmen gelieferten Buchführungsunterlagen berechnet wird.

Anhang III

Kategorie III

Aufwendungen sozialen Charakters, insbesondere für Krankenpflege und Familienzulagen, die die Eisenbahnunternehmen in einem anderen Umfang zu tragen haben, als es der Fall wäre, wenn sie unter denselben Bedingungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsträger Beiträge zu leisten hätten

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften dazu verpflichtet ist, entweder unmittelbar oder über eine Sondereinrichtung bestimmte Leistungen, wie z. B. Familienzulagen oder Kosten für Krankenpflege, zu übernehmen.

B. Berechnungsgrundsätze

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Unterschied zwischen der von dem Unternehmen tatsächlich getragenen Last und der Last, die es zu übernehmen hätte, wenn es der Einrichtung angeschlossen wäre, die als Referenzsystem verwendet wird, wobei die von der Eisenbahn von sich aus gewährten Vergünstigungen berücksichtigt werden.

Bei den Aufwendungen für die Krankenpflege wird die Ausgleichsleistung wie folgt berechnet:

Die vom Eisenbahnunternehmen zu tragende Belastung ergibt sich unmittelbar aus der Buchführung. Die Belastung, die es zu tragen hätte, wenn es mit der gleichen Belegschaft und bei gleichen Löhnen und Gehältern dem Referenzsystem angeschlossen wäre, wird nach den für dieses System geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften ermittelt. Die Aufwendungen für die gegenüber dem Referenzsystem zusätzlichen Vergünstigungen, die das Eisenbahnunternehmen von sich aus seinem Personal gewährt, sind von dem wie vorstehend ermittelten Unterschiedsbetrag abzuziehen.

Bei den Familienzulagen errechnet sich jedoch der Ausgleichsbetrag wie folgt:

Die zu normalisierende Belastung entspricht dem Unterschied zwischen:

- einerseits dem Betrag der tatsächlich vom Eisenbahnunternehmen gezahlten Zulagen und
- andererseits demselben Betrag, der zu berichtigen ist,

unter Berücksichtigung:

1. des Verhältnisses zwischen der Zahl der Familienvorstände und der Personen im aktiven Dienst bei dem Eisenbahnunternehmen und des entsprechenden Verhältnisses bei der Gesamtheit der Unternehmen, die Beiträge nach dem Referenzsystem leisten;
2. des Verhältnisses zwischen der durchschnittlichen Zahl der vom Familienvorstand zu unterhaltenden Personen bei der Gesamtheit der Unternehmen, die nach dem Referenzsystem Beiträge leisten, und der entsprechenden Zahl bei dem Eisenbahnunternehmen.

Anhang IV

Kategorie IV

Aufwendungen für Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnunternehmen unter anderen Bedingungen, als sie für Unternehmen der anderen Verkehrsträger gelten, zu tragen sind

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften verpflichtet ist, für die Aufwendungen für Renten und Ruhegehälter seines Personals und sonstiger Anspruchberechtigten unter anderen Bedingungen aufzukommen als die Unternehmen der anderen Verkehrsträger.

Die abweichenden Bedingungen, die zu unterschiedlichen Belastungen führen, können insbesondere davon herrühren, daß:

— die Eisenbahnen die anfallenden Renten- und Ruhegehaltszahlungen unmittelbar und in voller Höhe vornehmen müssen, während die Unternehmen der anderen Verkehrsträger Beiträge nach Maßgabe der Belegschaftsstärke und der Höhe der Löhne und Gehälter an einen anderen Versicherungsträger abführen;

— selbst wenn die Eisenbahnen sich an der Zahlung von Renten und Ruhegehältern nach Maßgabe der Zahl des Personals im aktiven Dienst und der Höhe der Löhne und Gehälter beteiligen, so schreibt der Staat bestimmte Sondervorschriften vor, denen die übrigen Verkehrsträger nicht unterliegen, woraus sich für die Eisenbahnen zusätzliche Belastungen ergeben.

B. Berechnungsgrundsätze

Die Ausgleichsleistung entspricht dem Unterschied zwischen der von dem Eisenbahnunternehmen zu tragenden Belastung und derjenigen, die es trüge, wenn das Unternehmen mit gleicher Belegschaft und bei gleichen Löhnen und Gehältern dem für die anderen Verkehrsträger geltenden System unterworfen wäre.

Dabei wird davon ausgegangen, daß das Eisenbahnunternehmen für zusätzliche Vergünstigungen, die es im Vergleich zum System der anderen Verkehrsträger gegebenenfalls von sich aus gewähren würde, selbst aufzukommen hat, und zwar in derselben Weise wie die Unternehmen der anderen Verkehrsträger.

Die Höhe der Belastung des Eisenbahnunternehmens ergibt sich unmittelbar aus der Buchführung.

Die sich für das Eisenbahnunternehmen ergebende Belastung, wenn es mit gleicher Belegschaft und bei gleichen Löhnen und Gehältern dem System der anderen Verkehrsträger angeschlossen wäre, ergibt sich, indem die für dieses System geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften angewandt werden.

Von dem so ermittelten Unterschiedsbetrag ist der Betrag abzuziehen, der etwaigen zusätzlichen Vergünstigungen, die das Eisenbahnunternehmen von sich aus seinem im Ruhestand befindlichen Personal und den Anspruchsberechtigten gewährt, gegenüber dem System der anderen Verkehrsträger entspricht.

Anhang V

Kategorie V

Übernahme der Aufwendungen für Kreuzungsbauwerke durch die Eisenbahnunternehmen

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften für einen ungewöhnlich hohen Anteil an den Ausgaben für Bau und Betrieb der sowohl von der Eisenbahn als auch von anderen Verkehrsträgern benutzten Anlagen aufkommt.

Als ungewöhnlich hoher Anteil gilt:

a) beim Bau eines neuen Verkehrsweges

wenn das Eisenbahnunternehmen für die Aufwendungen eines Kreuzungsbauwerkes im Rahmen eines neuen von ihm nicht beantragten Verkehrsweges aufkommt;

b) beim Ersatz eines Kreuzungsbauwerkes durch eine neue Anlage oder Modernisierung eines Kreuzungsbauwerkes

wenn das Eisenbahnunternehmen für die Aufwendungen für den von ihm nicht beantragten Ersatz oder die Modernisierung, abzüglich der dadurch gegebenenfalls erzielten Einsparungen, aufkommt;

c) bei Erneuerung, Unterhaltung und Betrieb

wenn das Eisenbahnunternehmen für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt;

in dem besonderen Fall von Bauten, die zwar einer Kreuzung dienen, aber auch zur Überwindung natürlicher Hindernisse erforderlich sind, wenn das Eisenbahnunternehmen eine wirtschaftlich nicht gerechtfertigte Belastung trägt.

B. Berechnungsgrundsätze

Der Ausgleichsbetrag wird wie folgt festgesetzt: im Fall a):

Der Ausgleichsbetrag entspricht dem dem Eisenbahnunternehmen, das den neuen Verkehrsweg nicht beantragt hat, auferlegten Teil der Ausgaben, abzüglich der zusätzlichen Kosten für etwaige Sonderwünsche des Eisenbahnunternehmens.

im Fall b):

Der Ausgleichsbetrag entspricht dem dem Eisenbahnunternehmen, das den Ersatz oder die Modernisierung der betreffenden Anlage nicht beantragt hat, auferlegten Teil der Ausgaben, abzüglich der zusätzlichen Kosten für von dem Eisenbahnunternehmen beantragte Änderungen einerseits und der durch die betreffenden Arbeiten gegebenenfalls erzielten Einsparungen andererseits.

im Fall c):

Der Ausgleichsbetrag entspricht den der Eisenbahn auferlegten Mehraufwendungen im Verhältnis entweder zur Hälfte der von ihr zu tragenden Aufwendungen oder zu den von ihr zu tragenden wirtschaftlich gerechtfertigten Aufwendungen.

Anhang VI

Kategorie VI

Von den zuständigen Stellen auferlegte Verzögerungen der Erneuerung und Unterhaltung

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften verpflichtet ist, die Ausgaben für Erneuerung und Unterhaltung unter die für die ununterbrochene Tätigkeit des Unternehmens erforderliche normale Höhe zu senken.

Dieser Eingriff führt dazu, daß in den Rechnungsjahren, in denen die verzögerten Arbeiten nachgeholt werden müssen, um die Sicherheit nicht zu gefährden, die Aufwendungen eine anormale Höhe erreichen. Diese Sachlage führt zu einer Belastung, wenn das Eisenbahnunternehmen die zur Deckung der Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung bestimmten Mittel im Laufe dieser Rechnungsjahre nicht erhöhen kann.

Als normale Aufwendungen für Erneuerung gilt der theoretische Abschreibungssatz, der auf der Grundlage der Erneuerungswerte und der Lebensdauer nach der linearen Methode berechnet wird.

Als normale Ausgabe für Unterhaltung gilt die Höhe dieser Ausgaben im vorausgegangenen normalen Rechnungsjahr unter Berücksichtigung der Kostenschwankungen und der in der Betriebsführung des Unternehmens erfolgten Änderungen.

B. Berechnungsgrundsätze

Sobald die Entscheidung zur Verzögerung der Erneuerungs- und Unterhaltungsarbeiten getroffen wird, muß sich die Behörde verpflichten, binnen drei Jahren Mittel in Höhe der Summe nachfolgender Beträge bereitzustellen:

a) der Betrag der beschlossenen Mittelbeschränkung,

b) der Betrag für zusätzliche Unterhaltungs- und Betriebsaufwendungen sowie für die Durchführung der durch die Verzögerung möglicherweise notwendig werdende Arbeiten.

Nach Inanspruchnahme der vorgenannten Mittel muß das Eisenbahnunternehmen den unter Buchstabe a genannten Betrag zurückerstatten.

Die Behörde kommt für die unter Buchstabe b genannten Beträge sowie für die etwaigen finanziellen Lasten auf, die das Unternehmen zur Erlangung der für die Durchführung der verzögerten Arbeiten notwendigen Mittel gegebenenfalls tragen muß.

Anhang VII

Kategorie VII

Belastungen auf Grund der vom Staat vorgeschriebenen Beibehaltung von Werkstätten oder sonstigen Betriebseinrichtungen unter Voraussetzungen, die einer kaufmännischen Geschäftsführung der Eisenbahn nicht entsprechen

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften verpflichtet ist, aus sozial- oder regionalpolitischen Erwägungen Werkstätten oder sonstige Betriebseinrichtungen beizubehalten, die aus betrieblichen Gründen nicht mehr gerechtfertigt sind.

B. Berechnungsgrundsätze

Die Ausgleichsleistung entspricht der sich aus der auferlegten Beibehaltung ergebenden Belastung. Diese Belastung kann an Hand der Buchführungsdaten des Eisenbahnunternehmens errechnet werden.

Anhang VIII

Kategorie VIII

Auflagen für öffentliche Bau- und Lieferaufträge

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften verpflichtet ist, einen Teil seiner Bau- und Lieferaufträge an nationale Unternehmen mit Standort in bestimmten Gebieten des Mitgliedstaates oder an bestimmte Gruppen nationaler Unternehmer zu vergeben.

B. Berechnungsgrundsätze

Verglichen werden der vom Auftragsempfänger angewandte Preis für den Präferenzauftrag und der Preis des wirtschaftlich günstigsten Angebots für den gleichen Auftrag oder, in Ermangelung eines solchen Angebots, für einen ähnlichen Auftrag.

Die Höhe der Ausgleichsleistung ergibt sich aus dem Unterschied zwischen diesen beiden Preisen.

Anhang IX

Kategorie IX

Vom Eisenbahnunternehmen getragene Lasten für Wiederaufbau und Ersatzbeschaffungen wegen Kriegsschäden, für die der Staat hätte aufkommen müssen

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften gezwungen ist, die Aufwendungen für Wiederaufbau oder Ersatzbeschaffungen wegen Kriegsschäden unter anderen Bedingungen zu tragen, als sie für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger gelten.

B. Berechnungsgrundsätze

Der Betrag ergibt sich aus einem Vergleich zwischen den Bedingungen, unter denen die Eisenbahn einerseits und die Unternehmen der anderen Verkehrsträger andererseits für diese Ausgaben aufkommen müssen, wobei gegebenenfalls die indirekten Kosten berücksichtigt werden, die die Eisenbahnunternehmen infolge der Eigenart des Schienenverkehrs tragen müßten.

Zu berücksichtigen sind folgende Belastungen:

a) direkte Aufwendungen für Wiederaufbau oder Ersatzbeschaffung;

b) finanzielle Belastungen im Zusammenhang mit Wiederaufbau oder Ersatzbeschaffung.

Die Höhe der Ausgleichsleistung ergibt sich unmittelbar aus der Buchführung des Eisenbahnunternehmens.

Wurde zur Deckung anderer Ausgaben ebenfalls eine Anleihe aufgenommen, errechnet sich die Belastung auf der Grundlage des für Wiederaufbau oder Ersatzbeschaffung bestimmten Teils der Anleihe.

Anhang X

Kategorie X

Die den Eisenbahnunternehmen gewährten besonderen Anleihekonditionen

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften für auf dem Kapitalmarkt begebene oder bei einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft direkt aufgenommene Anleihen geringere oder höhere Lasten trägt als die anderen Wirtschaftszweigen angehörenden Unternehmen vergleichbarer Größe.

B. Berechnungsgrundsätze

Der Betrag der Ausgleichsleistung entspricht dem Unterschied zwischen den Konditionen, zu denen die Anleihen des Eisenbahnunternehmens während eines bestimmten Jahres mit direkter oder indirekter Unterstützung des Staates aufgenommen wurden, und den Konditionen, die auf dem Kapitalmarkt für Anleihen von Unternehmen vergleichbarer Größe üblich sind.

Die Belastung aus den vom Eisenbahnunternehmen begebenen Anleihen ergibt sich unmittelbar aus der Buchführung. Die Belastung aus den auf dem Kapitalmarkt von anderen Unternehmen vergleichbarer Größe begebenen Anleihen wird auf der Grundlage der Konditionen ermittelt, die zum Zeitpunkt der Begebung der Anleihe auf dem Markt üblich sind.

Anhang XI

Kategorie XI

Finanzielle Lasten, die sich aus einer in der Vergangenheit unterbliebenen Normalisierung ergeben

A. Anwendungsbereich

Diese Kategorie umfaßt die Fälle, in denen ein Eisenbahnunternehmen durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften verpflichtet ist, die finanziellen Belastungen aus den aufgenommenen Anleihen oder den von den zuständigen Behörden erhaltenen Vorschüssen zur Deckung von Ausgaben zu tragen, die sich aus Entscheidungen ergeben, die von anderen Gesichtspunkten als den in dieser Verordnung niedergelegten Normalisierungsgrundsätzen bestimmt wurden.

Hierzu gehören auch die Fälle der finanziellen Aufwendungen zur Deckung von Betriebsdefiziten, die auf die Nichtanwendung der obengenannten Normalisierungsgrundsätze zum Zeitpunkt der Entstehung dieser Defizite zurückzuführen sind.

B. Berechnungsgrundsätze

Die obengenannten jährlichen Kontenbelastungen können von den zuständigen Behörden in ihren eigenen Haushaltsplan aufgenommen oder in die Normalisierung im Rahmen dieser Verordnung einbezogen werden. Im letzten Falle muß die Normalisierung sich auf den Betrag der bestehenden Belastungen aus Anleihen oder aus rückzahlbaren Vorschüssen der zuständigen Behörden erstrecken, die im Haushaltsplan des Eisenbahnunternehmens aufgeführt sind.

Die Höhe dieser Belastungen ergibt sich aus der Buchführung des Eisenbahnunternehmens.

Begründung

I. Allgemeine Erwägungen

1. Dieser Vorschlag wurde auf Grund der Entscheidung des Rats Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen [1]), aufgestellt. Diese Entscheidung bestimmt in ihrem Artikel 7, daß „vor dem ersten Januar 1969 die Konten der Eisenbahnunternehmen nach gemeinsamen Regeln normalisiert werden", und daß „Ausgleichszahlungen, die durch diese Normalisierung erforderlich werden können, von den Mitgliedstaaten von dem gleichen Zeitpunkt an geleistet werden".

2. Die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen gehört zu den Maßnahmen, die es ermöglichen sollen, das Ziel der vorgenannten Entscheidung, nämlich die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen auf dem Gebiet des Verkehrs, zu erreichen. Unter diesem Gesichtspunkt soll die Normalisierung der Konten dazu beitragen, die Eisenbahnen durch Beseitigung der Auswirkungen bestimmter staatlicher Eingriffe den anderen Verkehrsträgern gleichzustellen. Diese Eingriffe, die in den den Eisenbahnen gemachten Auflagen oder ihnen von den Behörden zugestandenen Vorteilen in Erscheinung treten, können die Konten dieser Unternehmen verfälschen und zu Ergebnissen führen, die nicht eintreten würden, wenn die Eisenbahnen eine wirtschaftliche Freiheit besäßen, die derjenigen der anderen Verkehrsträger entspräche.

3. Die vorgeschlagene Normalisierung der Konten hat also einen doppelten Aspekt. Es handelt sich zunächst um eine Rechnungslegung mit dem Ziel der Deutlichmachung sowohl der Belastungen, die aus den den Eisenbahnunternehmen von der öffentlichen Hand auferlegten, den anderen Verkehrsträgern nicht obliegenden Verpflichtungen und Bindungen entstehen, als auch der Vorteile, die sich aus den von der öffentlichen Hand den Eisenbahnunternehmen eingeräumten, den anderen Verkehrsunternehmen nicht (oder in geringerem Maße) gewährten Vorrechten ergeben.

Es handelt sich außerdem um einen finanziellen Vorgang, der den finanziellen Ausgleich der Belastung oder Vorteile zum Gegenstand hat, und zwar durch den Staat, soweit die Belastungen die Vorteile überwiegen, oder durch das Eisenbahnunternehmen im umgekehrten Falle.

4. Die Normalisierung der Konten im Sinne dieses Vorschlags stellt also keine Normalisierung der Buchführungsregeln zur Vereinheitlichung des Rechnungswesens der einzelnen Eisenbahnunternehmen dar.

5. Mit diesem Vorschlag will die Kommission alle Sachverhalte ausgleichen, die zur Zeit normalisiert werden können. Die Normalisierung kann sich jedoch weder auf die Wegekosten noch auf die steuerlichen Lasten erstrecken. Die augenblicklich auf diesen Gebieten bestehenden Disparitäten zwischen den drei Verkehrsträgern sollen im Rahmen von Lösungen beseitigt werden, die auf dem Gebiet der Anlastung der Wegekosten und im Anschluß an die Umgestaltung der allgemeinen und spezifischen Besteuerung im Verkehr geplant sind. Bis jedoch die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auf den beiden oben genannten Gebieten verwirklicht ist, können die Mitgliedstaaten den Eisenbahnunternehmen je nach den Lasten, die sie gegebenenfalls im Vergleich zu den anderen Verkehrsunternehmen zu tragen haben, in Anwendung der Bestimmungen der Verordnung des Rats über Beihilfen an Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, die Gegenstand des Kommissionsvorschlags vom 18. Juli 1966 [2]) ist, Beihilfen gewähren.

Die Liste der in der vorliegenden Verordnung behandelten Kategorien, die normalisiert werden sollen, ist inhaltlich begrenzt, damit jede willkürliche Gleichstellung von Tatbeständen oder Erweiterung vermieden wird. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß sich künftig neue Sachverhalte ergeben, die die Gleichbehandlung der Verkehrsträger verfälschen, und daß damit eine Erweiterung der Liste erforderlich wird. Die Kommission wird es nicht versäumen, insoweit die erforderlichen Schritte aufgrund der Gemeinschaftsverfahren zu ergreifen. Bis eine solche Erweiterung vorgenommen wird, können die Mitgliedstaaten für diese neuen Fälle Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 3 der vorgenannten Verordnung des Rats über Beihilfen an Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs gewähren.

6. Die Sachverhalte, die normalisiert werden sollen, sind für jede Kategorie in Anhängen zur vorliegenden Verordnung einzeln beschrieben. Diese Anhänge enthalten auch die Berechnungsgrundsätze, die bei der Festlegung der Höhe der Ausgleichszahlungen anzuwenden sind.

7. Verfahrensmäßig erschien es normal, den Eisenbahnunternehmen ein Initiativrecht zur Einreichung von Anträgen an die zuständigen Stellen der Mitgliedstaaten zu geben. Ein Gegengewicht zur Initiative der Unternehmen wurde dadurch geschaffen, daß die zuständigen Stellen die Möglichkeit

[1]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1500/65

[2]) Dok. KOM(66) endg. 2 — Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 185 vom 17. Oktober 1966, Seite 3192/66

haben, den Antrag der Unternehmen unter bestimmten Bedingungen zu ändern und zu ergänzen.

8. Schließlich wird die Kommission nach den Bestimmungen des Verordnungsvorschlags über die den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs gewährten Beihilfen über die Ausgleichszahlungen, die nach der vorliegenden Verordnung gewährt werden, laufend unterrichtet. Im übrigen muß der Kommission auch die Möglichkeit gegeben werden, alle Informationen einzuholen, die sie für zweckmäßig hält, um die Durchführung der Bestimmungen des vorliegenden Vorschlags zu verfolgen.

9. Die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen, wie sie in Artikel 7 der Entscheidung des Rats Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965 vorgesehen ist, befreit die Mitgliedstaaten nicht davon, soweit irgend möglich selbst die Ursachen der bestehenden Verzerrungen zu beseitigen. Artikel 7 bestimmt lediglich, daß insoweit, als solche Verzerrungen bestehen, diese nach gemeinsamen Regeln ersichtlich gemacht werden und ein Ausgleich dafür gewährleistet wird.

Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehene Ausgleichsverpflichtung darf jedoch nicht zur Folge haben, daß die Mitgliedstaaten die Lage des Personals der Eisenbahnunternehmen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht ungünstiger gestalten und damit die Verbesserung ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen verhindern oder hemmen.

Ganz allgemein darf die Normalisierung der Konten weder die vom Personal auf sozialem Gebiet errungenen Vorteile in Frage stellen, noch die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen, die eines der Ziele des Vertrages von Rom darstellt, verhindern oder verzögern.

Besondere Erwägungen

I. Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

Artikel 1

Gemäß den Bestimmungen des Artikels 7 der Entscheidung des Rats Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965 [3]) sieht dieser Artikel den Grundsatz der Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen vor, dem sich die Mitgliedstaaten unterwerfen müssen. Er schreibt außerdem vor, daß die Ausgleichszahlungen, die durch diese Normalisierung erforderlich werden, vom 1. Januar 1969 an geleistet werden müssen.

Artikel 2

Die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen kann unter verschiedenen Aspekten verstanden werden.

Da die Normalisierung der Konten im Rahmen der Entscheidung des Rats Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965 vorgenommen werden muß, erweist es sich als notwendig, eine Begriffsbestimmung festzulegen, die den mit dieser Entscheidung verfolgten Zielen entspricht. Ferner erstreckt sich das vorgeschlagene Vorgehen mit Rücksicht auf die Bestimmungen der genannten Entscheidung nicht auf die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Gegenstand des Vorschlags einer für die drei Verkehrsträger geltenden besonderen Verordnung sind [4]).

Artikel 3

Dieser Artikel nimmt vorläufig andere Eisenbahnunternehmen als die sechs großen Eisenbahngesellschaften der Gemeinschaft von der in dieser Verordnung vorgesehenen Normalisierung aus. Die Normalisierung der Konten dieser anderen Unternehmen ist im Augenblick für die Einführung der gemeinsamen Verkehrspolitik nicht von vordringlicher Bedeutung.

Es ist vorgesehen, daß die Kommission während der ersten drei Jahre der Anwendung der vorliegenden Verordnung prüft, ob es zweckmäßig ist, die Bestimmungen der Verordnung auf andere Eisenbahnunternehmen auszudehnen und dementsprechend die Vorschriften vorlegt, die sie insoweit für erforderlich hält.

Artikel 4

Dieser Artikel zählt die Kategorien auf, die den Sachverhalten entsprechen, die gegenwärtig normalisiert werden können. Die Normalisierung erstreckt sich weder auf die Wegekosten noch auf die steuerlichen Lasten. Die augenblicklich auf diesen Gebieten bestehenden Disparitäten zwischen den drei Verkehrsträgern sollen im Rahmen von Lösungen beseitigt werden, die auf dem Gebiet der Anlastung der Wegekosten und gelegentlich der Umgestaltung der allgemeinen und spezifischen Besteuerung im Verkehr geplant sind. Die Liste ist inhaltlich begrenzt, damit eine Normalisierung nach gemeinsamen Regeln gewährleistet wird, die nicht erreicht werden könnte, wenn die Mitgliedstaaten die Möglichkeit hätten, nach eigenem Ermessen weitere Kategorien zu normalisieren.

Wenn sich ein Sachverhalt ergeben sollte, der die Gleichbehandlung der Verkehrsträger verfälscht und nicht unter eine der in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Kategorien subsumiert werden kann, können die Mitgliedstaaten, bis der Rat die Einbeziehung dieser neuen Kategorie beschließt, Ausgleichszahlungen nach Artikel 3 des Vorschlags einer Verordnung des Rats über Beihilfen an Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs [5]) gewähren.

II. Gemeinsame Regeln für Normalisierung und Ausgleich

Artikel 5

Bei der Unterschiedlichkeit der Fälle, die eine Normalisierung erfordern können, war es notwendig,

[3]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 88 vom 24. Mai 1965, Seite 1500/65

[4]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 248 vom 13. Oktober 1967, Seite 12

[5]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 185 vom 17. Oktober 1966, Seite 3192/66

außerhalb der allgemeinen Anwendungsregeln in Anhängen zu dieser Verordnung für die jeweilige Kategorie die Anwendungsgrundsätze zur Festlegung der Belastungen (bzw. der Vorteile), die die Eisenbahnunternehmen zu tragen haben (bzw. die ihnen gewährt werden), aufzustellen.

Absatz 1 dieses Artikels verweist daher auf diese Anhänge.

Wie in Artikel 2 bestimmt, erfolgt die Feststellung der Belastungen oder Vorteile grundsätzlich durch Gegenüberstellung mit den anderen Verkehrsträgern. In bestimmten Fällen ist jedoch nicht unbedingt erforderlich, diese Gegenüberstellung vorzunehmen, wenn der Sachverhalt nur für die Eisenbahn zutrifft. Soweit diese Gegenüberstellung notwendig ist, darf nur die für die privaten Unternehmen unter Ausschluß aller anderen Unternehmen, also der öffentlich-rechtlichen oder der staatlichen Kontrolle unterliegenden Betriebe, geltende Regelung berücksichtigt werden. Für diese bestehen nämlich grundsätzlich entsprechende Belastungen wie bei der Eisenbahn. Deshalb würde der Vergleich möglicherweise verfälscht werden und die Normalisierung nicht ihr Ziel erreichen, das darin besteht, die Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen, die insbesondere auf staatlichen Eingriffen beruhen.

Artikel 6

Die Anwendung der Berechnungsgrundsätze, die im entsprechenden Anhang für jede Kategorie enthalten sind, führt zu einem Ergebnis, das die Überschneidungen, die sich unter den einzelnen Kategorien ergeben können, nicht berücksichtigt. Dieses Ergebnis wird als Bruttobetrag bezeichnet. Sind die einzelnen Bruttobeträge auf diese Weise errechnet worden, so müssen alle Berechnungen erneut geprüft werden, damit die in den Berechnungsgrundlagen dieser Beträge mehrfach erscheinenden Teilbeträge verschwinden. (Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Berechnung der Kosten des überzähligen Personals im Sinne der Kategorie I gewisse Elemente umfaßt, die außerdem Gegenstand einer Ausgleichszahlung, z. B. nach der Kategorie II des ersten Kapitels sind). Der so berichtigte Bruttobetrag ist der Nettobetrag, der dann der Ausgleichszahlung zugrunde liegt.

Dieser Artikel begründet den Anspruch auf Ausgleich, entweder für das Eisenbahnunternehmen oder für den Staat, je nachdem, ob es sich um eine Belastung oder einen Vorteil handelt.

Außerdem ist festzuhalten, daß es sich um Ausgleichszahlungen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Harmonisierungsentscheidung Nr. 65/271/EWG handelt.

Artikel 7

Dieser Artikel gibt den Unternehmen die Möglichkeit, von sich aus jedes Jahr bei den zuständigen Stellen einen Antrag auf eine Normalisierung ihrer Konten nach den Bestimmungen dieser Verordnung einzureichen.

Es erschien zweckmäßig, dem Unternehmen diese Initiative einzuräumen, weil die Belastungen, die es zu tragen hat, höher sind als die Vorteile, die ihm zugute kommen. Es hat folglich ein unmittelbares und sofortiges Interesse an der Ausgleichszahlung. Da außerdem das Unternehmen die rechnerischen Einzelheiten zur Verfügung hat, kann es im Detail die zur Feststellung des Betrags der Normalisierung erforderlichen, ziffernmäßigen Angaben beibringen.

Der Antrag umfaßt zwei gesonderte Teile:

a) der erste Teil enthält alle Angaben aufgrund der zum Zeitpunkt der Einreichung des Antrages geltenden Bestimmungen, die zur Erlangung der Ausgleichszahlung für das nächstfolgende Haushaltsjahr erforderlich sind;

b) der zweite Teil enthält alle Angaben aufgrund der für dasjenige Haushaltsjahr, dessen endgültige Ergebnisse bekannt sind, gelten Bestimmungen, die zur Berichtigung der als Vorauszahlung während dieses Rechnungsjahres gezahlten Beträge erforderlich sind.

Schließlich werden die Unternehmen darauf hingewiesen, daß die Ausgleichszahlungen, die die öffentliche Hand ihnen zahlen kann, in den öffentlichen Haushalt eingesetzt werden müssen, um in einem bestimmten Haushaltsjahr ausgezahlt werden zu können. Folglich muß das Unternehmen seinen Antrag zu einem Zeitpunkt stellen, der sowohl die Zeit für die Prüfung durch die öffentliche Hand nach Artikel 8 und 11 wie auch die Möglichkeit der Eröffnung eines dementsprechenden Guthabens berücksichtigt.

Artikel 8

Zwar wird die Initiative für den Antrag auf Normalisierung dem Eisenbahnunternehmen überlassen, doch ist nach wie vor erforderlich, daß die zuständige staatliche Stelle allein über die Begründetheit des Antrags befindet. Infolgedessen ist die Stelle auch befugt, den Antrag zu ändern oder zu ergänzen. Vor jeder Entscheidung müssen die Unternehmen jedoch die Möglichkeit haben, sich zu den staatlicherseits vorgenommenen Änderungen oder Ergänzungen zu äußern.

Die Entscheidung muß angeben:

a) den veranschlagten Betrag der Ausgleichszahlungen für das nächstfolgende Rechnungsjahr,

b) den endgültigen Betrag der Ausgleichszahlungen für dasjenige vorangehende Rechnungsjahr, dessen Endergebnis bekannt ist,

sowie die Grundlagen der Entscheidung.

Diese Grundlagen umfassen insbesondere die für die zu normalisierende Situation maßgebenden rechtlichen Vorschriften sowie die Berechnungsmethoden im einzelnen.

Die dreimonatige Frist, die in Absatz 4 für die Entscheidung der Behörden vorgesehen ist, gilt in der Regel als ausreichend für die Prüfung eines einzelnen Normalisierungsfalls oder für die jährliche Überprüfung der vorweg gewährten Normalisierungsbeträge. Der Fall eines ersten Antrags, der sämtliche Kategorien der Normalisierung betrifft, wie er sich

beim Inkrafttreten der Verordnung ergeben wird, ist in Artikel 11 behandelt.

Schließlich gilt das Ausbleiben einer Entscheidung der zuständigen Stellen als Annahme des Antrags. Diese Bestimmung ermöglicht es, Verzögerungen bei der Anwendung der Bestimmungen der Verordnung zu vermeiden.

Artikel 9

Da es sich bei den Ausgleichszahlungen für die Eisenbahnunternehmen um erhebliche Beträge handelt und diese Unternehmen daher nicht im Ungewissen darüber gelassen werden dürfen, welche Ausgleichszahlungen sie erhalten werden, erschien es nützlich, in der Verordnung vorzuschreiben, daß die zuständigen Stellen jährlich die erforderlichen Mittel in ihren Haushaltsplan einstellen müssen.

Aus dem gleichen Grunde schreibt die vorgeschlagene Verordnung Vorauszahlungen in dem Haushaltsjahr, für das die Mittel in den Haushaltsplan eingestellt wurden, sowie die Auszahlung des sich aus der Berichtigung der Konten nach Vorlage der Endergebnisse eines Rechnungsjahres ergebenden Saldos vor.

Artikel 10

Die Eintragung der Beträge der Ausgleichszahlungen in eine der Bilanz beizufügende, gleichzeitig mit der Bilanz zu veröffentlichende Übersicht soll der buchmäßigen Klarheit und der Unterrichtung der Öffentlichkeit dienen. Aus diesem Grunde muß die Übersicht nicht nur die in Durchführung dieser Verordnung ausgezahlten, sondern auch diejenigen Beträge ausweisen, die nach den Bestimmungen des Vorschlags einer Verordnung des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs auferlegten Verpflichtungen, die unter den Begriff des öffentlichen Dienstes fallen [6]), gewährt werden.

III. Übergangs- und Schlußbestimmungen

Artikel 11

Da gemäß Artikel 7 der Entscheidung des Rats Nr. 65/271/EWG die Ausgleichszahlungen vom 1. Januar 1969 an geleistet werden müssen und die vorgeschlagene Verordnung wegen der in Artikel 14 der genannten Entscheidung festgelegten Frist erst nach diesem Zeitpunkt in Kraft treten wird, mußten Bestimmungen vorgesehen werden, die es ermöglichen, den Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1969 und 31. Dezember des Jahres des Inkrafttretens zu berücksichtigen.

Wegen der Kompliziertheit der Prüfung des ersten Antrages wurde die in Artikel 8 Absatz 4 vorgesehene Frist von drei Monaten verdoppelt.

Artikel 12

Keine Bemerkungen.

Artikel 13

Die Einführung eines Rechtsmittels gegen die Entscheidungen der zuständigen staatlichen Stellen ist notwendig, soweit zur Zeit kein solches Rechtsmittel bestehen sollte. Naturgemäß können über eine ganze Reihe von Einzelfragen, vor allem über die für die Festsetzung der Höhe der Ausgleichszahlungen maßgeblichen, Streitigkeiten entstehen.

Artikel 14

Um es der Kommission zu ermöglichen, die Durchführung der vorliegenden Bestimmungen zu verfolgen, ist notwendig, daß sie von den Mitgliedstaaten alle Auskünfte über die Entscheidungen zur Normalisierung der Konten anfordern kann und befugt ist, jeden Mitgliedstaat zu konsultieren.

Bei den Ausgleichszahlungen ist das in Artikel 7 des Vorschlags einer Verordnung des Rats über die den Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs gewährten Beihilfen vorgesehene Verfahren anzuwenden.

Artikel 15

Damit vermieden wird, daß einzelstaatliche Vorschriften, die in Anwendung dieser Verordnung erlassen werden, zu voneinander abweichenden Regelungen führen, ist es erforderlich, daß die Entwürfe dieser Vorschriften der Kommission rechtzeitig mitgeteilt werden. Diese Unterrichtung wird es der Kommission ermöglichen zu prüfen, ob die Entwürfe der Mitgliedstaaten den Vorschriften der vorliegenden Verordnung entsprechen, und deren einheitliche Anwendung in den einzelnen Mitgliedstaaten gewährleisten.

Artikel 16

Das Nebeneinander der vorliegenden Verordnung und der Verordnung über Beihilfen an Eisenbahn-, Straßenverkehrs- und Binnenschiffsunternehmen könnte zu Streitigkeiten aus der gleichzeitigen Anwendung beider Verordnungen führen.

Alle Ausgleichszahlungen, die den Eisenbahnunternehmen aufgrund der vorliegenden Verordnung gewährt werden können, können als Beihilfen angesehen werden, die den Erfordernissen der Koordinierung gemäß Artikel 77 des Vertrages entsprechen, und deshalb Gegenstand von finanziellen Leistungen sein, die nach Artikel 3 des Vorschlags einer Verordnung des Rats über Beihilfen an Unternehmen des Eisenbahn-, Straßen und Binnenschiffsverkehrs gewährt werden können.

Aus diesem Grunde ist es zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung notwendig, Artikel 3 Absatz 1 des Verordnungsvorschlages über Beihilfen an Verkehrsunternehmen zu ändern, um von der Anwendung der letztgenannten Verordnung alle ausdrücklich unter dem Gesichtspunkt der Normalisierung der Konten vorgesehenen Ausgleichszahlungen an die Eisenbahnen auszuschließen.

Es ist jedoch klar, daß die Eisenbahnen, ebenso wie die anderen Verkehrsträger, weiterhin andere mit Artikel 77 des Vertrages vereinbare Beihilfen erhalten können und insbesondere Beihilfen für die Infrastruktur nach Buchstabe a des Artikels 4 des vorge-

[6]) Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. 248 vom 13. Oktober 1967, Seite 12

nannten Verordnungsvorschlags über Beihilfen, wie bereits oben in den Erläuterungen zu Artikel 4 dieser Verordnung angegeben.

Artikel 17

Dieser Artikel ergibt sich aus den Bestimmungen des Artikels 14 der Entscheidung Nr. 65/271/EWG des Rats vom 13. Mai 1965.

Kategorie I

Verpflichtung, mehr Personal zu beschäftigen als betriebsnotwendig ist

Die spezielle Natur der Eisenbahn und ihre Bedeutung auf nationaler Ebene haben die Staaten veranlaßt, unter verschiedenen Gesichtspunkten, insbesondere aus regionalpolitischen oder sozialpolitischen Gründen, in deren Geschäftsführung einzugreifen. Eine der Interventionsformen, die früher und auch heute noch aus diesen Gründen bei der Beschäftigung von Personal vorkommt, legt den Eisenbahnunternehmen insoweit Lasten auf, als die Unternehmen gezwungen sind, mehr Personal einzustellen oder beizubehalten als betriebsnotwendig wäre.

Daher kommt es, daß die Staaten den Eisenbahnen mehr Personaleinstellungen vorschreiben als diese selbst vornehmen würden, wenn sie nach eigenem Ermessen zu handeln befugt wären. Daher kommt es auch, daß es die Staaten aus sozialpolitischen Gründen den Unternehmen gegenüber zu einem bestimmten Zeitpunkt ablehnen, Personal zu entlassen, welches entlassen werden könnte.

Da die Entwicklung des Wettbewerbs in den letzten Jahrzehnten den Anteil der Eisenbahnen am Gesamtverkehr eingeschränkt hat und der technische Fortschritt ihnen die Mittel an die Hand gab, das gleiche Verkehrsvolumen mit weniger Personal zu bewältigen, haben gewisse Vorschriften des Personalstatuts sie daran gehindert, alle nicht mehr betriebsnotwendigen Arbeiter zu entlassen. Die Personalaufwendungen bilden jedoch einen wichtigen Teil der Gestehungskosten der Eisenbahnen. Die Eisenbahnverwaltungen haben also eine besondere Belastung durch ihr Personalstatut zu tragen, das ihnen der Staat aus sozialen Gründen, die hier nicht bestritten werden sollen, auferlegt hat und das in Anbetracht der Eigentümlichkeit des Eisenbahnbetriebs und seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung aufgestellt worden ist.

Kategorie II

Auferlegte Erhöhung von Löhnen und Gehältern, Arbeitgeberanteilen an der Sozialversicherung oder von Soziallasten

Kapitel I — Staatlich unter Bedingungen, die von den für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger geltenden abweichen, auferlegte Maßnahmen zugunsten des Personals aus Gründen nationaler Anerkennung

Auszugleichen sind die Belastungen, die sich aus den Vorteilen ergeben, die die Eisenbahnunternehmen einem Teil ihres Personals aus Gründen nationaler Anerkennung in einem anderen Umfang gewähren müssen, als sie dem Personal von Unternehmen der anderen Verkehrsträger gewährt werden.

Diese Vorteile wurden von staatlichen Stellen dadurch auferlegt, daß entweder die Eisenbahnunternehmen den öffentlichen Verwaltungen angeglichen wurden, oder daß Sondervorschriften erlassen wurden.

Diese Maßnahmen werden im allgemeinen zugunsten ehemaliger Militärpersonen, von Personen, die ihren Wehrdienst ableisten, von Kriegsteilnehmern, von Kriegsinvaliden usw. getroffen und können in der Hauptsache Sonderzulagen, Verbesserungen des Dienstalters, zusätzliche Beförderungen oder Sonderurlaube betreffen.

Kapitel 2 — Vom Staat für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger getragene Entschädigungsleistungen

Rechts- und Verwaltungsvorschriften überlassen besonders den Eisenbahnunternehmen die Kosten für Entschädigungsleistungen, die bei den Unternehmen der anderen Verkehrsträger wie bei industriellen und kommerziellen Unternehmen vom Staat übernommen werden.

Diese Verzerrung, die sich aus der Anwendung unterschiedlicher Vorschriften für ein und denselben Gegenstand ergibt, schafft für die Eisenbahnunternehmen eine Belastung, die auszugleichen ist.

Zur Zeit gibt es eine solche Verzerrung in mehreren Staaten, vor allem im Zusammenhang mit der Gewährung von Zulagen als Entschädigung bei Arbeitsunfällen und Unfällen auf dem Weg zur Arbeit sowie auch bei der Gewährung von Kinderzulagen an Arbeitnehmer der Industrie.

Kapitel 3 — Entschädigungsleistungen, die die Eisenbahnunternehmen, nicht aber die Unternehmen der anderen Verkehrsträger zu tragen haben

Dieser Sachverhalt ist demjenigen in Kapitel 2 der Kategorie II ähnlich. Der Staat kann sich aus Gründen, die nichts mit der ordnungsgemäßen Betriebsführung des Eisenbahnunternehmens zu tun haben, veranlaßt sehen, die Gewährung von Entschädigungen aufzuerlegen, zu denen die Unternehmen der anderen Verkehrsträger nicht gezwungen sind.

Diese Entschädigungen können insbesondere die Gestalt von außergesetzlichen Familienzulagen oder Urlaubsgeld für eine Kategorie von bestimmten Beschäftigten annehmen, die nach allgemeinem Recht keinen Anspruch darauf hätten.

Kapitel 4 — Lohn- und Gehaltserhöhungen, die von der Regierung eines Mitgliedstaates mit rückwirkender Kraft beschlossen werden

Grundsätzlich ist das allgemeine Lohn- und Gehaltsniveau des Personals nicht Gegenstand einer Normalisierung.

Es kommt jedoch vor, daß Lohn- und Gehaltserhöhungen von der Regierung mit rückwirkender Kraft

beschlossen werden, ohne daß sich das Unternehmen zu äußern hatte. Aus diesem Grund trägt das Unternehmen eine Belastung, die häufig sehr schwer ist und die se nicht auf die Beförderungspreise abwälzen kann.

Diese rückwirkende Geltung soll Gegenstand einer Ausgleichszahlung sein, soweit analoge Lasten für die Unternehmen der anderen Verkehrsträger nicht bestehen.

Kategorie III

Aufwendungen sozialen Charakters, insbesondere für Krankenpflege und Familienzulagen, die die Eisenbahnunternehmen in einem anderen Umfang zu tragen haben, als es der Fall wäre, wenn sie unter denselben Bedingungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsträger Beiträge zu leisten hätten

Auf bestimmten Gebieten der sozialen Sicherheit werden diese Belastungen für sämtliche Unternehmen des industriellen und kommerziellen Sektors von einer zentralen Organisation getragen, der auch die Unternehmen der anderen Verkehrsträger angeschlossen sind. Die Unternehmen entrichten an diese Organisation einen Beitrag in bestimmter Höhe.

Die Eisenbahn muß gewöhnlich die entsprechenden Belastungen entweder unmittelbar oder unter Zwischenschaltung einer besonderen Organisation selbst tragen.

Eine Normalisierung kann stattfinden, wenn die von den Eisenbahnunternehmen getragenen Aufwendungen sich von denen unterscheiden, die die Eisenbahnen zu tragen hätten, wenn sie unter den gleichen Voraussetzungen wie die Unternehmen der anderen Verkehrsträger Beiträge entrichteten.

Die geeignete Berechnungsmethode für die auszugleichenden Lasten bei Familienzulagen entspricht den gegenwärtig in einigen Mitgliedstaaten geltenden Berechnungsgrundsätzen für den Ausgleich dieser Lasten.

Kategorie IV

Aufwendungen für Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnunternehmen unter anderen Bedingungen, als sie für Unternehmen der anderen Verkehrsträger gelten, zu tragen sind

Die einzelstaatlichen Vorschriften sehen vor, daß Ruhegehälter und Renten des Personals und der sonstigen Anspruchsberechtigten von einer Pensionskasse oder einer Sondereinrichtung bezahlt werden, während sie bei den Unternehmen der anderen Verkehrsträger wie bei den Unternehmen der Industrie und des Handels von einer Organisation getragen werden, die die gesamte Wirtschaft des Landes umfaßt.

Aus diesem Grunde muß das Eisenbahnunternehmen an diese Kasse oder Sonderorganisation Beiträge abführen und außerdem in manchen Ländern für deren finanzielles Gleichgewicht aufkommen.

Durch diese Sonderregelung entstehen der Eisenbahn im allgemeinen höhere Lasten als sie tragen würde, wenn sie wie alle anderen Unternehmen an das allgemeine Sozialversicherungssystem angeschlossen wäre.

Diese höheren Lasten beruhen im allgemeinen:

a) auf dem Umstand, daß der Kasse oder Organisation als Sondereinrichtung des Eisenbahnunternehmens nicht die gleichen Ausgleichsmöglichkeiten zwischen sich günstig und ungünstig entwickelnden Unternehmen zugute kommen, wie dies für die Kasse des allgemeinen Systems gilt. Wenn sich daher die Zahl der Ruhegehalts- und Rentenempfänger erhöht, muß das Unternehmen seinen Beitrag erhöhen, um das finanzielle Gleichgewicht dieser Kasse oder Sonderorganisation zu gewährleisten;

b) darauf, daß in einigen Ländern die Rechtsvorschriften für die Eisenbahn diese, obwohl sie nach Zahl und Lohnniveau des Personals im aktiven Dienst Beiträge abführt, zwingen, an die Kasse oder Sonderorganisation einen höheren Beitrag zu leisten, als es der Fall wäre, wenn sie dem allgemeinen System angeschlossen wäre;

c) darauf, daß der Staat den Eisenbahnunternehmen vorschreiben kann, ihren Ruhegehaltsempfängern oder sonstigen Anspruchsberechtigten eine günstigere Behandlung zu gewähren als sie dem Personal von Unternehmen, die dem allgemeinen Sozialversicherungssystem angeschlossen sind, gewährt wird.

Es handelt sich hier nicht darum, daß allgemeine Ruhegehalts- und Rentenniveau zu normalisieren, sondern lediglich darum, daß den Eisenbahnunternehmen nur diejenigen Lasten zugemutet werden, die sie zu tragen hätten, wenn sie bei dem gleichen Stand an aktivem Personal und gleichem Lohnniveau dem allgemeinen System angeschlossen wären.

Selbstverständlich dürfen bei diesen Maßnahmen nicht die zusätzlichen Vorteile berücksichtigt werden, die das Eisenbahnunternehmen seinen Ruhegehaltsempfängern oder sonstigen Anspruchsberechtigten freiwillig gewährt.

Kategorie V

Übernahme der Aufwendungen für Kreuzungsbauwerke durch die Eisenbahnunternehmen

Diese Kategorie der Normalisierung wurde einbezogen, um die Kosten für gemeinsame Anlagen der Eisenbahn und eines anderen Verkehrsträgers gerecht zu verteilen.

Es kommt häufig vor, daß die Eisenbahn in vollem Umfang oder zum großen Teil die Kosten für die Ersetzung einer Kreuzungsanlage oder für die Modernisierung einer bestehenden Anlage zu tragen hat, obwohl diese Veränderungen auch zum Nutzen eines anderen Verkehrsträgers vorgenommen werden.

Die Eisenbahn muß außerdem einen großen Teil der Kosten für Erneuerung, Unterhaltung und Betrieb dieser Anlagen aufbringen, obwohl diese Anlagen auch von einem anderen Verkehrsträger benutzt werden.

Soweit die Eisenbahn einen anomalen Teil dieser Kosten trägt, muß eine gerechte Aufteilung festgelegt und der überschießende Teil dieser Kosten der Eisenbahn zurückerstattet werden.

Kategorie VI

Von den zuständigen Stellen auferlegte Verzögerung der Erneuerung und Unterhaltung

Die augenblicklichen Vorschriften in einigen Mitgliedstaaten sehen vor, daß zur Aufbringung der Mittel der Eisenbahn für Erneuerung und Unterhaltung ein Teil der Einnahmen (teils nach einem festen Satz, teils nach einem von dem Unternehmen festgesetzten und ordnungsgemäß begründeten Prozentsatz) zweckgebunden wird. Bei Anwendung dieser Bestimmungen kommt es manchmal vor, daß die zuständigen Stellen in die Betriebsführung eingreifen und entweder einen anderen als den festgesetzten Satz vorschreiben oder den im Wirtschaftsplan des Unternehmens enthaltenen Vorschlag nicht genehmigen. Aus diesem Grunde macht der von den zuständigen Stellen vorgeschriebene Satz nicht die Beträge frei, die zur Durchführung der in dem betreffenden Jahr vom Unternehmen vorgesehenen Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten erforderlich sind.

Da der in der Betriebsordnung festgesetzte oder vom Unternehmen vorgeschlagene Satz im allgemeinen den Satz darstellt, der die normale Abschreibung und die Unterhaltung gewährleistet, kann das Unternehmen, wenn ein vorgeschriebener Satz niedriger ist als der festgesetzte oder vorgeschlagene Satz, nicht alle Arbeiten ausführen, die der laufende Betrieb erforderlich macht, und muß sich also auf die Arbeiten beschränken, die für die Betriebssicherheit unumgänglich sind.

Die zuständigen Stellen zwingen also durch ihr Eingreifen das Unternehmen zu zusätzlichen hohen Aufwendungen in dem Zeitpunkt, in dem die Arbeiten nachgeholt werden müssen. Wenn das Unternehmen zu diesem Zeitpunkt nicht über ausreichende Mittel verfügt, sieht es sich gezwungen, bei den für die Verzögerung verantwortlichen zuständigen Stellen die erforderlichen Kredite zu beantragen.

Aus diesem Grunde ist im Vorschlag vorgesehen, daß der Staat dem Unternehmen in den auf den Beschluß zur Verzögerung der Arbeiten folgenden drei Jahren ein Guthaben zur Verfügung stellt, das es ermöglicht, zu gegebener Zeit die Aufwendungen für die zurückgestellten Arbeiten zu bezahlen.

Der Umstand, daß die Arbeiten nicht zum geplanten Zeitpunkt ausgeführt werden, kann außerdem zusätzliche Kosten für Unterhaltung und Betrieb sowohl während des Zeitraums zwischen dem Beschluß der Zurückstellung der Arbeiten und dem Zeitpunkt der Durchführung dieser Arbeiten als auch bei der Durchführung dieser Arbeiten selbst zur Folge haben, vor allem durch Preissteigerungen bei den Produktionsfaktoren und den höheren Verschleiß seit der Zurückstellung.

Diese höheren Aufwendungen müssen deshalb zu einer Erhöhung der zur Verfügung gestellten Mittel führen.

Kategorie VII

Belastungen aufgrund der vom Staat vorgeschriebenen Beibehaltung von Werkstätten oder sonstigen Betriebseinrichtungen unter Voraussetzungen, die einer kaufmännischen Geschäftsführung der Eisenbahn nicht entsprechen

Das Eisenbahnunternehmen kann sich aus Gründen der Rationalisierung veranlaßt sehen, Werkstätten oder andere Betriebseinrichtungen zusammenzulegen oder aufzulösen. Die Verringerung der allgemeinen Kosten sowie die Senkung der Gestehungskosten, die sich aufgrund solcher Maßnahmen ergeben könnten, liegen im finanziellen Interesse der Betriebsführung.

Es kann vorkommen, daß die Regierung aus sozialpolitischen oder regionalpolitischen Gründen den Unternehmen vorschreibt, diese Betriebseinrichtungen aufrechtzuerhalten, und somit die beabsichtigte Rationalisierung behindert.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, daß solche Maßnahmen auch bei privaten Unternehmen in Industrie und Handel möglich sind. Doch gewährt der Staat in diesem Fall eine Entschädigung für die Beibehaltung der Einrichtungen, für die das Unternehmen Rationalisierungsmaßnahmen vorgeschlagen hatte.

Die staatliche Gewährung einer Ausgleichszahlung für die Lasten, die sich aus der Beibehaltung dieser Werkstätten oder sonstigen Betriebseinrichtungen ergeben, ist also durch das Erfordernis gerechtfertigt, die Eisenbahnunternehmen den sonstigen Unternehmen gleichzustellen.

Kategorie VIII

Auflagen für öffentliche Bau- und Lieferaufträge

Die derzeitigen Vorschriften mancher Mitgliedstaaten sehen vor, daß zur Förderung der Entwicklung bestimmter Gebiete oder als Beihilfe für bestimmte Kategorien inländischer Unternehmer die Eisenbahnunternehmen verpflichtet sind, einen Teil ihrer Aufträge in solche Gebiete oder an solche Unternehmer zu vergeben.

Daraus ergibt sich im allgemeinen, daß die Eisenbahnunternehmen gezwungen sind, für solche Aufträge einen höheren Preis zu bezahlen als sie erzielt hätten, wenn sie sie im Rahmen einer umfassenderen Ausschreibung hätten vergeben können, bei der sich auch der internationale Wettbewerb ausgewirkt hätte.

Es ist daher folgerichtig, den Eisenbahnunternehmen eine Ausgleichszahlung in Höhe des Unterschiedes dieser beiden Preise zu gewähren. Diese staatlichen Eingriffe verursachen den Eisenbahnunternehmen Nachteile in Höhe dieser Preisunterschiede, denn sie gestalten für diese Unternehmen die Voraussetzungen im Vergleich zu den Unternehmen der anderen Verkehrsträger, bei denen keine solche Verpflichtung besteht, ungünstiger.

Kategorie IX

Vom Eisenbahnunternehmen getragene Lasten für Wiederaufbau und Ersatzbeschaffungen wegen

Kriegsschäden, für die der Staat hätte aufkommen müssen

Obwohl die Arbeiten für den Wiederaufbau und den Ersatz von Material infolge von Kriegsschäden ihrem Ende entgegengehen, verbleiben dennoch einige direkte Aufwendungen und vor allem finanzielle Belastungen aus früheren Arbeiten, die mit Anleihen finanziert wurden und nach wie vor die Konten der Eisenbahn belasten. Diese Lasten entsprechen den Kosten der Finanzierung der Arbeiten, die der Staat zum Zeitpunkt ihrer Ausführung hätte übernehmen müssen.

Soweit diese Lasten für Wiederaufbau und Ersatzbeschaffungen vom Staat für Unternehmen der anderen Verkehrsträger übernommen wurden, muß der Eisenbahn ein finanzieller Ausgleich derjenigen Kosten gewährt werden, die sie ungerechtfertigt zu tragen hat.

Bei der Bewertung dieser Lasten müssen gegebenenfalls die indirekten Aufwendungen berücksichtigt werden, die sich aus der Unterbrechung von Strecken ergeben.

Was die hierbei weiterhin noch anfallenden direkten Aufwendungen betrifft, so haben bestimmte Eisenbahnen sich mit ihrer Regierung dahin gehend geeinigt, daß sie die Lasten übernimmt. Diese Vereinbarung berücksichtigt damit die Grundsätze der Normalisierung, wie sie in diesem Vorschlag aufgestellt wurden.

Hinsichtlich der finanziellen Lasten durch Anleihen, die für die Finanzierung von früheren Arbeiten für Wiederaufbau und von Ersatzbeschaffung aufgenommen wurden, werden nur diejenigen berücksichtigt, die die Konten der Eisenbahn im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung belasten.

Kategorie X

Die dem Eisenbahnunternehmen gewährten besonderen Anleihen

Da Eisenbahnunternehmen Unternehmen des öffentlichen Rechts sind oder der staatlichen Aufsicht unterliegen, haben sie bei der Auflage ihrer Anleihen günstigere Bedingungen. Diese Bedingungen bestehen im allgemeinen in der Gewährung der staatlichen Garantie und sonstiger Vorteile von geringerem Gewicht.

Dadurch haben Eisenbahnunternehmen gegenüber privatrechtlichen Unternehmen der anderen Verkehrsträger einen Vorteil.

Um diese Verzerrung auszuschalten, müssen Eisenbahnunternehmen den Unternehmen der anderen Verkehrsträger gleichgestellt werden.

Bei der Durchführung dieser Normalisierung muß jedoch die wirtschaftliche Größenordnung der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt werden. Denn ihre wirtschaftliche Bedeutung ermöglicht es ihnen ebenso wie den privaten Unternehmen vergleichbarer Größe, besondere Konditionen auf dem Kapitalmarkt zu erzielen.

Der Vorschlag überläßt es daher den Mitgliedstaaten, die für jeden Staat besonders gelagerten Vergleiche aufzustellen und auf diese Weise die Höhe der gegebenenfalls von den Eisenbahnunternehmen geschuldeten Ausgleichszahlungen festzulegen.

Kategorie XI

Finanzielle Lasten, die sich aus einer in der Vergangenheit unterbliebenen Normalisierung ergeben

Es handelt sich hier nicht um die Normalisierung der Konten für bestimmte Kategorien von Belastungen oder Vorteilen, die in der Vergangenheit bestanden, sondern nur um eine Normalisierung solcher finanzieller Lasten, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung in den Konten der Eisenbahnunternehmen in Erscheinung treten und deren Ursache in der Vergangenheit zu suchen ist. Es ist also nicht beabsichtigt, die Normalisierung der Konten rückwirkend anzuwenden.

Zu normalisieren sind also finanzielle Lasten, die sich daraus ergeben, daß infolge des Fehlens einer Normalisierung in der Vergangenheit die Unternehmen beispielsweise Anleihen aufnehmen mußten. Diese Aufwendungen belasten nach wie vor den gegenwärtigen Haushalt der Eisenbahnen und diesen entsteht daraus gegenüber ihren Konkurrenten ein ungerechtfertigter Nachteil.

Unter diesen Umständen sind zwei Lösungen möglich:

— entweder übernimmt der Staat endgültig in seinen Haushalt die von der Eisenbahn getragenen Lasten, welche sich aus früheren staatlichen Entscheidungen ergeben, die entgegen den in diesem Vorschlag enthaltenen Normalisierungsgrundsätzen getroffen wurden;

— oder der Staat gewährt jährlich eine Ausgleichszahlung in Höhe der finanziellen Belastung, die von den Eisenbahnen aus dem vorstehenden Grunde getragen wird.